

Kleine Anfrage

des Abg. Thomas Dörflinger CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ungleichbehandlung der Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 196 gegenüber der Fahrerlaubnis der Klasse A1

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Personen in Baden-Württemberg haben seit Einführung des B196-Führerscheins am 1. Januar 2020 von der Erweiterung des Auto-Führerscheins zum Führen von Leichtkrafträdern Gebrauch gemacht?
2. Welchen Anteil am motorisierten Straßenverkehr haben Leichtkrafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³ in Baden-Württemberg?
3. Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Leichtkrafträdern mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³ gab es seit 1996 bis heute jährlich in Baden-Württemberg, aufgeteilt nach Unfällen mit und ohne Personenschaden?
4. Wie viele Personen machen seit 1996 in Baden-Württemberg jährlich von der Möglichkeit der Hochstufung ihrer Fahrerlaubnis A1 auf die Fahrerlaubnis A2 sowie dann auf die Fahrerlaubnis A Gebrauch?
5. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Landesregierung für den Ausschluss des B196-Führerscheins (Führen von Leichtkrafträdern bis 125 cm³) vom sogenannten Stufenführerschein, beginnend mit der Fahrerlaubnis A1 (Führen von Leichtkrafträdern bis 125 cm³)?
6. Würde die Landesregierung eine Bundesratsinitiative zur Reformierung der Fahrerlaubnis-Verordnung, damit auch Personen mit dem B196-Führerschein die Möglichkeit zur Hochstufung ihrer Fahrerlaubnis auf die Fahrerlaubnis A2 nutzen können, unterstützen bzw. initiieren?

11.9.2024

Dörflinger CDU

Eingegangen: 11.9.2024 / Ausgegeben: 25.10.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die Fahrerlaubnisklasse A1 ist der Führerscheinerweiterung B196 laut Fahrerlaubnis-Verordnung insofern gleichgestellt, als dass die gleichen Motorräder und Roller im Straßenverkehr geführt werden dürfen. Allerdings ist die Führerscheinerweiterung B196 von der Erweiterungsmöglichkeit auf die nächsthöhere Stufe (sog. Stufenführerschein) ausgeschlossen. Dies führt zu einer Ungleichbehandlung.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2024 Nr. VM4-0141.5-31/82/11 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Personen in Baden-Württemberg haben seit Einführung des B196-Führerscheins am 1. Januar 2020 von der Erweiterung des Auto-Führerscheins zum Führen von Leichtkrafträdern Gebrauch gemacht?

Mangels einer rechtlichen Grundlage für die Datenerhebung werden in Baden-Württemberg keine Statistiken über den Erwerb von Fahrerlaubnissen geführt. Eine Abfrage der Zahlen bei den Fahrerlaubnisbehörden in Baden-Württemberg war nicht erfolgreich. Es ist einem Großteil der Fahrerlaubnisbehörden nicht möglich, die Daten ohne größeren Aufwand aus der eingesetzten Software abzufragen.

Ein Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Einschluss der Klasse A1 in die Klasse B liefert für die Jahre 2020 bis 2022 die Zahlen zur Erteilung der Fahrerlaubnisse der Klasse B mit Schlüsselzahl 196 für Baden-Württemberg. Ergänzend hierzu konnte das Kraftfahrtbundesamt die Zahl für das Jahr 2023 bereitstellen:

2020	2021	2022	2023
13 317	9 274	9 368	10 016

Die Zahlen sind nicht Bestandteil der amtlichen Statistiken zu den Fahrerlaubnissen des Kraftfahrtbundesamtes.

2. Welchen Anteil am motorisierten Straßenverkehr haben Leichtkrafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³ in Baden-Württemberg?

Das Land führt keine Statistiken im Zusammenhang mit den in Baden-Württemberg zugelassenen Kraftfahrzeugen.

Das Kraftfahrtbundesamt veröffentlicht auf seiner Webseite umfassende Kfz-Zulassungsstatistiken (https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ13/fz13_2024.xlsx?__blob=publicationFile&v=2 Tabellenblatt Fz 13.8).

Demnach haben zum 1. Januar 2024 20,5 Prozent der in Deutschland zugelassenen Krafträder einen Hubraum von bis zu 125 cm³. Es ist anzunehmen, dass dieser prozentuale Anteil in etwa auch für die in Baden-Württemberg zugelassenen Krafträder gilt. Demnach haben ca. 20,5 Prozent bzw. ca. 158 000 der 773 261 in Baden-Württemberg zugelassenen Krafträder einen Hubraum von bis zu 125 cm³. Dies entspricht etwa 1,6 Prozent der 9 737 010 zum 1. Januar 2024 in Baden-Württemberg insgesamt zugelassenen Fahrzeuge. Da Krafträder mit unter 125 cm³ nur im Ausnahmefall auf Fernstrecken eingesetzt werden, liegt der Anteil an der Verkehrsleistung mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlich niedriger.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Leichtkrafträdern mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³ gab es seit 1996 bis heute jährlich in Baden-Württemberg, aufgeteilt nach Unfällen mit und ohne Personenschaden?*

Der Landesregierung liegen Daten zu Verkehrsunfallzahlen ab dem Jahr 2003 vor. Die Beantwortung umfasst somit die Jahre 2003 bis 2024. Mit der Beteiligung an einem Verkehrsunfall wird keine Aussage über die Unfallverursachung bzw. den Unfallverursacher getroffen. In den Zahlen der Verkehrsunfälle sind keine Kleinstunfälle enthalten. Kleinstunfälle sind solche Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zugrunde liegt und keine Person verletzt wurde.

	2003	2004	2005	2006
Verkehrsunfälle gesamt	1 033	1 051	1 070	1 131
davon mit Personenschaden	859	857	884	928
davon mit Sachschaden	174	194	186	203

	2007	2008	2009	2010
Verkehrsunfälle gesamt	1 225	1 065	997	892
davon mit Personenschaden	1 041	885	882	713
davon mit Sachschaden	184	180	175	179

	2011	2012	2013	2014
Verkehrsunfälle gesamt	1 070	1 095	1 141	1 372
davon mit Personenschaden	871	873	920	1 102
davon mit Sachschaden	199	222	221	270

	2015	2016	2017	2018
Verkehrsunfälle gesamt	1 497	1 489	1 554	1 654
davon mit Personenschaden	1 192	1 200	1 280	1 327
davon mit Sachschaden	305	289	274	327

	2019	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle gesamt	1 491	1 352	1 205	1 422
davon mit Personenschaden	1 190	1 121	998	1 154
davon mit Sachschaden	301	231	207	268

	2023	2024 (Stand: 23.9.2024)
Verkehrsunfälle gesamt	1 342	917
davon mit Personenschaden	1 073	738
davon mit Sachschaden	269	179

4. *Wie viele Personen machen seit 1996 in Baden-Württemberg jährlich von der Möglichkeit der Hochstufung ihrer Fahrerlaubnis A1 auf die Fahrerlaubnis A2 sowie dann auf die Fahrerlaubnis A Gebrauch?*

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die EU-Fahrerlaubnisklassen in Deutschland erst seit Einführung der Fahrerlaubnis-Verordnung zum 1. Januar 1999 bestehen. Zunächst als Klasse A und A1. Die Klassen A, A1 und A2 in ihrer jetzigen Form Zweiradklassen bestehen erst durch Änderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung zum 19. Januar 2013.

Das Land führt keine Statistiken zur Erteilung von Fahrerlaubnissen in Baden-Württemberg. Eine Abfrage von Zahlen zu Fahrerlaubniserteilungen im Rahmen des angefragten Stufenaufstieges bei Zweiradklassen bei den baden-württembergischen Fahrerlaubnisbehörden verlief negativ. Die Zahlen müssten dort unter nicht vertretbarem Aufwand erhoben werden. Der Stufenaufstieg wird rechtlich als Erweiterung einer bestehenden Fahrerlaubnis angesehen. Hierzu zählen alle Erweiterungen der Fahrerlaubnis, unter anderem der Stufenaufstieg innerhalb der Zweiradklassen. Allerdings ist nicht jede Fahrerlaubnisenerweiterung im Rahmen der Zweiradklassen ein Stufenaufstieg.

Im Rahmen der offiziellen Fahrerlaubnisstatistiken erfolgt beim Kraftfahrtbundesamt keine Auswertung nach den Stufenaufstiegen allein von A1 zu A2 bzw. später zu A. Das Kraftfahrtbundesamt kann lediglich Zahlen von Stufenaufstiegen bereitstellen, welche final bis zur Klasse A erfolgt sind (vollständiger Stufenaufstieg). Dabei ist zu beachten, dass die Zahlen dem Jahr zugewiesen sind, in welchem der finale Aufstieg in die Klasse A erfolgt ist. Zahlen konnten hier erst ab dem Jahr 2016 ermittelt werden. Für Baden-Württemberg ergeben sich laut Geschäftsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes folgende Zahlen:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zahl der Stufenaufstiege bis zur Klasse A	1 509	1 791	2 049	2 038	2 322	2 577	2 368	2 705

Bei den Zahlen hat das Kraftfahrtbundesamt ermittelt, ob die Fahrerlaubnisklassen nacheinander in der Folge A1, A2 und A erfolgt ist und zwischen den Erteilungsdaten jeweils die mindestens zwei Jahre Besitz der vorherigen Klassen erfüllt waren. Zahlen zu Aufstiegen rein von A1 zu A2 liegen nicht vor.

5. *Welche Argumente sprechen aus Sicht der Landesregierung für den Ausschluss des B196-Führerscheins (Führen von Leichtkrafträdern bis 125 cm³) vom sogenannten Stufenführerschein, beginnend mit der Fahrerlaubnis A1 (Führen von Leichtkrafträdern bis 125 cm³)?*

6. *Würde die Landesregierung eine Bundesratsinitiative zur Reformierung der Fahrerlaubnis-Verordnung, damit auch Personen mit dem B196-Führerschein die Möglichkeit zur Hochstufung ihrer Fahrerlaubnis auf die Fahrerlaubnis A2 nutzen können, unterstützen bzw. initiieren?*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Führen von Motorrädern im Allgemeinen und von Leichtkrafträdern im Speziellen geht mit Blick auf andere Verkehrsarten mit einer erhöhten Unfallgefahr einher. Im Vergleich zu Pkw-Nutzenden liegt die Zahl der Getöteten Motorradnutzenden pro 1 000 km Fahrleistung um den Faktor 30 höher.¹ Dies ergibt sich

¹ Vgl. VKU 2022, Zweiradsicherheit und mögliche Sicherheitsmaßnahmen

nicht zuletzt daraus, dass Fahrfehler häufig nicht mehr ausgeglichen werden und daher unmittelbare und schwere Folgen haben können. Einer fundierten Fahrausbildung sowie einer umfangreichen Fahrerfahrung und Fahrzeugbeherrschung kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

Angesichts der hohen Risiken für die Verkehrssicherheit stehen nicht Erleichterungen, sondern eine Verbesserung bei den Regelungen zur Schlüsselzahl 196 im Raum.

Die Einführung der Fahrerlaubnis Klasse B mit Schlüsselzahl 196 zum 1. Januar 2020 stellt keine eigenständige Fahrerlaubnisklasse dar. Mit der Schlüsselzahl 196 erhalten die Inhaberinnen oder Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse B eine zusätzliche Berechtigung zum Führen von Leichtkrafträdern. Die Berechtigung besteht nur innerhalb Deutschlands. Voraussetzung für diese zusätzliche Fahrerlaubnis ist eine Fahrerschulung in einer Fahrschule sowie die Bestätigung der Fahrschule, dass die Fahrerschulung erfolgreich absolviert wurde. Eine Fahrerlaubnisprüfung durch eine unabhängige Stelle erfolgt in diesen Fällen nicht.

Der Stufenaufstieg innerhalb der Zweiradfahrerlaubnisklassen setzt voraus, dass eine reguläre Fahrerlaubnis für ein Zweirad besteht. Die Fahrerlaubnis der Klasse B mit Schlüsselzahl 196 stellt keine solche Zweiradfahrerlaubnisklasse dar. Der Erwerb einer solchen regulären Fahrerlaubnis setzt voraus, dass die Befähigung und die Kenntnisse im Rahmen einer Fahrerlaubnisprüfung nachgewiesen werden. Im Falle einer Fahrerlaubnisprüfung wird anhand bestehender Kriterien geprüft, ob die Bewerberin bzw. der Bewerber die erforderlichen Kenntnisse besitzt und seine Befähigung zum Führen der entsprechenden Kraftfahrzeuge nachweisen kann. Dies erfolgt bei B196 nicht. Hier genügt eine bloße erfolgreiche Fahrerschulung.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat in ihrem Bericht zum Einschluss der Klasse A1 in die Klasse B die Unfallzahlen unter Beteiligung von Leichtkrafträdern näher untersucht. Dabei wurden von der BASt die Unfallzahlen nach Altersgruppen aufgeteilt. Relevant für die Unfallzahlen im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnis Klasse B mit Schlüsselzahl 196 ist im Berichtszeitraum die Altersgruppe 25 bis 57 Jahre. Die Altersklasse 16 bis 24 Jahre kann die Schlüsselzahl 196 noch nicht erwerben, da das Mindestalter auf 25 Jahre festgeschrieben ist. Personen ab einem Alter von 58 Jahren dürften die Regelung B196 im Regelfall nicht in Anspruch nehmen, da die alte Fahrerlaubnis der Klasse 3 (Erwerb bis 31. März 1980) Leichtkrafträder noch einschließt und diese Personengruppe nicht von B196 profitiert.

Die Zahlen der BASt sind bundesweit und nicht speziell für Baden-Württemberg vorhanden. Aus dem Bericht der BASt lässt sich erkennen, dass die Unfallzahlen unter Beteiligung von Leichtkrafträdern der betreffenden Personengruppe in den Jahren 2015 bis 2019 zurückgegangen ist (um etwa 34 Prozent). Nach Einführung der Klasse B196 sind die Unfallzahlen angestiegen. Im Vergleich von 2019 zu 2020 um 19 Prozent und im Vergleich von 2019 zu 2022 um 59 Prozent. Gleichzeitig stellt die BASt in ihrem Bericht dar, dass bei der relevanten Personengruppe die Anzahl der Unfälle, in denen der Leichtkraftradfahrer bzw. die -fahrerin der Hauptverursachende war, ebenfalls recht deutlich angestiegen ist. In den Jahren 2015 bis 2019 lässt sich eine Abnahme der Unfallzahlen um 26 Prozent verzeichnen. Im Vergleich von 2019 zu 2020 stieg die Zahl um 48 Prozent und beim Vergleich von 2019 zu 2022 um 88 Prozent an. Der Anstieg lässt sich auch bei den Zahlen zu den bundesweit getöteten bzw. schwerverletzten Leichtkraftradfahrern beobachten. Zwischen 2015 und 2019 ist die Zahl um 37 Prozent gesunken, von 2019 zu 2020 ist die Zahl um 37 Prozent und von 2019 zu 2022 um 52 Prozent angestiegen.

Aus dem Bericht geht ebenfalls hervor, dass speziell der Zeitumfang für die praktischen Übungen in den Fahrerschulungen zu knapp bemessen sei.

Der Bericht der BASt ist die Grundlage für eine auf der Fachebene zwischen Bund und Ländern geführten Diskussion zu B196. Auf fachlicher Ebene wurde festgestellt, dass die Einführung von B196 negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. Der Anstieg der Unfallzahlen zeige deutlich, dass Handlungsbedarf bei der Regelung B196 bestehe. Der Bund-Länder-Fachausschusses „Fahrerlaubnis-/Fahrlehrerrecht“ hat sich am 13. September 2023 dafür ausgesprochen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend Anpassungen an den Vorgaben zu B196 erforderlich sind bzw. die Regelung sogar zurückzunehmen sei.

Im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses Fahrerlaubnisrecht wurde aus mehreren Bundesländern berichtet, dass verstärkt gefälschte Nachweise über Fahrerschulungen vorgelegt werden.

Die Landesregierung beabsichtigt keine Reformierung des Fahrerlaubnisrechts mit dem Ziel, B196 als Grundlage für den Stufenaufstieg anzustoßen. Gegen eine mögliche Initiative sprechen insbesondere die Verkehrssicherheit und die bestehenden Manipulationsmöglichkeiten beim Nachweis der Fahrerschulung.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor